

СУДОСТРОЕНИЕ

(Окончание. Начало на 1 стр.)

Светлана Вячеславовна Тихонова, «крестная мать» четвёртого сухогруза проекта RSD59, возглавляет отдел правового обеспечения завода «Красное Сормово», работает на предприятии с 1993 года.

— На «Красном Сормове» работали мои дедушка и бабушка, мама и папа. Уже три поколения нашей семьи — сормовичи. Бережно храним все почётные грамоты и награды, полученные представителями семьи за трудовые достижения, и очень гордимся тем, что мы причастны к славной истории предприятия. Именно на церемонии спуска на воду, когда видишь огромное судно вблизи, особенно явно ощущаешь, насколько важную для страны работу мы выполняем, — сказала она.

— Светлана Вячеславовна, что ощущает «крестная мама» такого крупного «ребёнка»?

— Это очень приятно, — улыбается Светлана Тихонова. — И очень большая честь! «Ребёнок» удивительный, очень красивый, и надеюсь, его ждёт счастливая судьба. Я буду не только следить за ней, но и, безусловно, переживать. Семь футов под килем ему!

Справляясь с волнением, Светлана Тихонова «ставит точку» на доспусковом этапе строительства, отправив бутылку шампанского в полёт. От удара о борт она разлетается вдребезги — это хорошая примета!

Официально момент первого касания судном кромки воды считается моментом его «рождения». Затем ему присвоят имя, и у дюстречной стекни продолжатся дальнейшие работы — установка надстроек, крепление и наладка механизмов и прочего проектного оборудования.

ЧЕТВЁРТЫЙ — СПУЩЕН НА ВОДУ!

В УСЛОВИЯХ САНКЦИЙ

В условиях экономических санкций руководство завода «Красное Сормово» делает всё возможное, чтобы производство продолжало работать в прежнем темпе, не снижая достигнутого уровня. По словам генерального директора завода, депутата Законодательного собрания Нижегородской области **Михаила Першина**, сейчас завод испытывает небольшие проблемы с поставками, но нельзя сказать, что они критические.

— Все вопросы решаемы. По текущему заказу серии RSD59 мы стараемся как можно быстрее подбирать оборудование с минимальной ценой и короткими сроками поставки. Новые проекты будут максимально ориентированы на отечественных производителей и поставки азиатских партнёров. Предприятие входит в ОСК — Объединённую судостроительную корпорацию, которая работает над развитием импортозамещения уже давно, с 2014 года. Корпорация разрабатывает проекты судов с учётом возможностей отечественных предприятий, которые производят двигатели, якорно-швартовое оборудование и другие комплектующие. Поставщиками ОСК стали более 100 российских компаний, — пояснил присутствовавший на спуске **Михаил Першин**.

— Михаил Николаевич, насколько серьёзно пришлось поменять планы завода?

— Да, планы корректируем, но нельзя сказать, что они глобально меняют темпы работы завода. Возможно, сроки выполнения отдельных этапов строительства судов сдвинутся, но в целом план рассчитываем выполнить полностью. Всё в порядке, завод не останавливается.

По условиям контракта первые два

сухогруза серии RSD59 завод планирует сдать заказчику в мае этого года. Они уже прошли швартовые испытания, с открытием навигации их ждут испытания ходовые. Третий и четвёртый сухогрузы должны быть построены не позднее июля. Сейчас готовность судна, спущенного 1 апреля, составляет около 75 процентов.

Кроме того, в планах предприятия летом, с опережением намеченного срока, спустить на воду первый российский краболов-процессор — головное судно серии проекта КСП01. Часть оборудования для уже начатых проектов завод закупит за рубежом, также переориентируясь на поставщиков из дружественных стран.

НЕОБХОДИМАЯ ПОДДЕРЖКА

Как отметил **Михаил Першин**, чтобы стимулировать открытие импортозамещающих производств в Нижегородской области, разрабатываются дополнительные меры господдержки. Так, в конце марта на заседании областного Законодательного собрания было поддержано внесение поправок в бюджет региона, которые позволят увеличить объём средств регионального Фонда развития промышленности на 700 млн рублей. «Свою эффективность ФРП уже доказал во время связанных с пандемией кризиса», — подчеркнул депутат. Фонд выделяет льготные займы региональному бизнесу, которые можно потратить на открытие новых импортозамещающих производств.

«Спуск судна на воду всегда большой праздник для предприятия и всех его сотруд-



Крестная мать судна С.В. Тихонова и ответственный сдатчик судна А.А. Караганский

ников. Особенно важны такие позитивные эмоции сегодня, в условиях беспрецедентного внешнего давления. «Красное Сормово» активно работает в сфере импортозамещения. Совместный проект с ГТЛК — ещё один шаг в этом направлении. Это важно и для обеспечения загрузки предприятия, и для разработки новых отечественных технологий судостроения. Нижегородская область всегда была одним из производственных и интеллектуальных центров этой отрасли промышленности. Мы возродили производство судов на подводных крыльях, запускаем регулярные рейсы, строим большие планы по развитию круизного туризма. Для этого у нас есть и талантливые кадры, и производственные мощности», — отметил губернатор Нижегородской области **Глеб Никитин**.

Алла КОСТРИНА

Фото предоставлены пресс-службой завода «Красное Сормово»

ПРОРЫВ

БЕЗ ЕДИНОЙ ЗАКЛЁПКИ

Первого апреля далёкого 1927 года на Сормовском заводе произошёл своего рода технологический «переворот»: одним из первых в стране судокорпусное производство было переведено с использования заклёпок на электро- и газосварку. В 2022 году этому событию исполняется 95 лет.

НОВОЕ ВРЕМЯ — НОВАЯ ТЕХНОЛОГИЯ

Принято думать, что всё новое пробивает себе дорогу через тернии. Но это не тот случай. Переход со строительства клёпаных судов на изготовление цельносварных корпусов имел только плюсы, начиная с сокращения трудоёмкости работ почти до 40% и кончая внушительной экономией металла — до 20%.

В апреле 1927 года на заводе был официально открыт автогеносварочный цех, но это не значит, что раньше сварка здесь не была известна. Пятью годами раньше, в 1923-м, электродуговая сварка уже была применена. Правда, пока в качестве «пилотного проекта». Начальник электроотдела завода талантливый инженер И.А. Пантелеев одним из первых понял значение новой технологии соединения металлических деталей для дальнейшего развития завода. Именно он взял на себя труд по освоению и дальнейшему внедрению электродуговой сварки в производство.

Первое время электросварка использовалась главным образом для исправления дефектов стальных отливок. Затем, в 1925 году, её начали применять для соединения металлоконструкций вагонов, дизелей.

ПЕРВЫЙ ЦЕЛЬНОСВАРНОЙ

С создания автогеносварочно-го цеха, объединившего все виды работ — электросварку, газосварку и кислородорезку, началось не быстро, но уже не обратимое внедрение метода на всех производствах завода.

Правда, пройдёт ещё несколько лет, прежде чем в 1933 году со стапеля уже завода «Красное Сормово» сойдёт первый — без единой заклёпки — цельносварной буксирный пароход мощностью в 150 лошадиных сил. И имя ему будет дано премиальное — «Сварщик».

Уже через год завод полностью переходит на электросварочное судостроение. Для времени первых пятилеток советской истории этот прогрессивный метод стал прорывом в будущее.

НЕ ТОЛЬКО СУДОСТРОЕНИЕ

Поняв преимущества электросварки, инженеры завода начинают думать о её применении не только в судостроении. Довольно скоро новый опыт был применён на дзелестроительном производстве. Причём на «Красном Сормове» начинается выпуск дизелей собственной конструкции, освоение производства сварных баллонов для запуска дизелей. На тот момент это стало почти спасением, поскольку были прекращены их поставки из-за рубежа.

Буквально за год до начала Великой Отечественной войны тяжёлая промышленность получает «подарок» от учёных, разработавших новую технологию электросварки — «скоростную автоматическую сварку под слоем флюса» (по методу академика Е.О. Патона). В начале 1941 года первая на заводе автосварочная установка была изготовлена на «Красном Сормове».

Вскоре, летом 1941-го, когда промышленность была переведена на удовлетворение военных нужд, а заводчане на фронт, этот метод в буквальном смысле слова оказался спасением. Во-первых, каждый автомат скоростной сварки заменился на заводе от 12 до 14 сварщиков, во-вторых, производительность труда возрастала в 60 раз! Это позволило увеличить выпуск танков для фронта, на строительство которых был переориентирован завод «Красное Сормово».

И небольшая, но очень показательная справка: до самого конца войны у Германии не было автоматической сварки корпусов танков. В США она появилась только в 1944 году.

В первые послевоенные годы, когда завод вернулся к мирным



Первый цельносварной буксир «Сварщик»

заказам, в частности к паровозостроению, конструкторами и инженерами «Красного Сормова» был спроектирован и построен первый в СССР цельносварной паровозный котёл.

РАЗВИТИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

Многие десятилетия насчитывают опыт использования электросварки на различных производственных объектах «Красного Сормова». И всё это время опыт обогащается.

В самом конце 1970-х годов на заводе была заложена головная атомная подводная лодка с титановым корпусом проекта 945 «Барракуда». Впервые перед судостроителями встал задача создать корпус из материала, с которым никогда прежде не сталкивались — титана. Конструкторы, инженеры, сварщики столкнулись с совершенно новыми и очень жёсткими требованиями. Заводу в целом пришлось реорганизовать производство: построить сборочно-сварочный корпус и корпусообрабатывающий цех с производственными участками по сборке и сварке узлов, секций и блоков корпуса из титановых сплавов, приобрести и освоить уникальное сборочно-сварочное оборудование, создать камеру для сварки трубопроводов и других сложных конструкций в среде аргона, ввести ультразвуковой контроль за качеством сварки. Кроме того, пришлось специально готовить сварщиков для работы по титану. Заводским учебным центром было обучено 300 таких специалистов. Основная доля работы по внедрению сварки «нового поколения» легла на плечи

двух человек — начальника бюро отдела главного сварщика Г.Ф. Заседателева и главного сварщика В.И. Горева.

Продолжается развитие сварочных технологий на заводе «Красное Сормово» и в наше время:

— в 2006 году была смонтирована и введена в эксплуатацию автоматическая линия сборки и сварки плоских секций в корпусном производстве;

— введены в эксплуатацию новые многофункциональные плазменные резательные машины, робототехнический комплекс для изготовления деталей из профильного проката, линия по сборке и сварке таврового и двутаврового профиля для корпусного производства;

— сварочные работы производятся практически во всех подразделениях завода: в КСЦ, на судоверфи, на участках металлургического производства, в механических цехах, в цехе ТВК и более всего — в корпусном производстве.

На сегодняшний день сварные технологии ушли очень далеко от методов ручной дуговой сварки штучными электродами. И тем не менее любого учащегося — будущего сварщика — в первую очередь традиционно обучают именно ручной дуговой сварке. Это базовая основа, которую должен освоить каждый рабочий. Лишь после этого он будет постигать новые методы работы: на автоматической сварке в защитных газах, аргонно-дуговой сварке неплавящимися электродами.

Алла КОСТРИНА

Фото из архива музея завода «Красное Сормово»



Атомная подводная лодка проекта 945 «Барракуда»